

**ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE****Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:****Betreff:**

Schülerverkehr - Beispiel Haspe

**Beratungsfolge:**

08.03.2012 Bezirksvertretung Haspe

**Beschlussfassung:**

Bezirksvertretung Haspe

**Beschlussvorschlag:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

## **Kurzfassung**

Die Schüler stellen die größte Nachfragegruppe im ÖPNV; vor allem in den Morgenspitzen bestimmen sie in erheblichem Maß die erforderlichen Kapazitäten im Nahverkehr, entsprechende Verstärkungsangebote (Einsatzwagen) sind unvermeidlich. Umfang und Planung der Zusatzleistungen müssen die Veränderungen der Nachfrage zu Beginn jedes Schuljahres berücksichtigen, eine langfristig angelegte Planung ist wegen der Nachfrageschwankungen nicht möglich.

## **Begründung**

### **Ermittlung und Bedienung der Nachfrage im Schülerverkehr am Beispiel Haspe** Nachfrage – Angebote – Aufwand – Kosten – Finanzierung – Planung

## **A. Rahmenbedingungen für den Schülerverkehr**

Anders als beim allgemeinen öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV), für den die unbestimmten und auslegungsbedürftigen Begriffe der „angemessenen Bedienung sowie der Bedürfnisse der Fahrgäste(!)“ (§ 2 ÖPNV-Gesetz NRW) zur Bestimmung von Umfang und Qualität des Angebots gelten, werden die Anforderungen an die Angebotsqualität im Nachfrage-Segment „Schüler“ konkreter gefasst:

Allen Schülern soll ein geeignetes ÖPNV-Angebot als Zugang zum allgemeinen Bildungsangebot unabhängig vom Wohnort zur Verfügung stehen. Dies ergibt sich indirekt aus Verpflichtungen des Schulträgers zu einer Kostenübernahme für einen unabweisbaren Schülertransport im Rahmen der allgemeinen Schulpflicht.

Allerdings können an diesem Anspruch gemessen Versorgungslücken bestehen, weil

- die Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge für die konzentrierte Nachfrage zu Unterrichtsbeginn nicht ausreichen;
- einzelne Schulstandorte sich außerhalb des Einzugsbereichs bestehender Linien befinden;
- mitunter auch die Wohnorte der Schüler unzureichend durch das fahrplanmäßige ÖPNV-Angebot angebunden sind.

Das heißt: In der Regel wird für den „Kundenkreis Schüler“, der nicht über motorisierte Alternativen, über keine Wahlmöglichkeiten verfügt, neben dem allgemeinen ein zusätzliches ÖPNV-Angebot bereit zu stellen sein.

## **Rechtlicher Rahmen (Schülerfahrkosten-VO)**

Neben der Bereitstellung eines ausreichenden Verkehrsangebots werden den Schülern auch die damit verbundenen tariflichen Kosten vollständig oder anteilig erlassen. Im Verbundraum VRR ist für Schüler der Erwerb des „Schoko-Tickets“

obligatorisch. Die Finanzierung dieses Tickets fußt auf drei Säulen (3 – Säulen - Modell):

1. auf einen Eigenanteil durch die Schüler selbst,
2. auf einen Beitrag durch den Schulträger,
3. durch Ausgleichszahlungen gem. §11a ÖPNV-Gesetz NRW (früher §45a PBefG).

Der Eigenanteil der Schüler beträgt ohne weitergehenden Erstattungsanspruch € 28,70 pro Ticket und Monat. Das Ticket berechtigt auch zu Fahrten im außerschulischen Bereich innerhalb des gesamten VRR (Stand 2011).

Die Verpflichtung des Schulträgers zur Übernahme von Schülerfahrkosten ergibt sich aus §§ 92 III und 97 des Schulgesetzes NRW (SchulG). Einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der Schülerfahrkosten haben Schüler der allgemeinbildenden Schulen, der Förderschulen, der Schulen für Kranke und des Berufskollegs in Vollzeitform. Die nähere Ausgestaltung der Anspruchsvoraussetzungen erfolgt gemäß der Verordnung zur Ausführung des § 97 SchulG (Schülerfahrkostenverordnung – SchfkVO)

Ansprüche auf Erstattung von Fahrtkosten entstehen danach für eine einfache Entfernung zwischen Wohnort und Schule von mehr als

- 2 km in der Primarstufe
- 3,5 km in der Sekundarstufe I
- 5 km in Sekundarstufe II

sowie unabhängig von der Entfernung

- bei besonders gefährlichen Schulwegen und
- allgemein für behinderte Schüler

Es gilt das Prinzip der nächstgelegenen Schule; bei Grundschulen ist dies die Schule im Schulbezirk, bei allen anderen Schulen die Schule, die mit dem geringsten und zumutbaren Aufwand erreichbar ist. Wird eine weiter entfernte Schule besucht, gilt die Entfernung zur vorgenannten.

## **B. Entwicklung der Schülerfahrten im ÖPNV**

Trotz rückläufiger Einwohnerzahlen kann (landesweit) bei den Arbeitswegen ein Trend zu einem höheren motorisierten Verkehrsaufkommen verzeichnet werden. Dieser Trend gilt auch für die Wege zur Schule: In Hagen stieg zwischen 2000 und 2008 die Anzahl der motorisiert zurückgelegten Schulwege (einschließlich Hochschulen!) im ÖPNV von 12,4 Mio. auf 15,2 Mio. – also um 22,6 %, mit dem PKW von 4,0 Mio. auf 4,2 Mio. (+5,0%) (*Quelle: Hagener Monatszahlen, Aug./Sept. 2009*).

Nach Angaben der Hagener Straßenbahn AG /HST (*Geschäftsbericht 2009*) wurden in 2009 von Schülern sogar **16,8 Mio.** ÖPNV-Fahrten durchgeführt. Bei einer Gesamtzahl von 37,3 Mio. ÖPNV-Fahrten bedeutet das einen Anteil von **45,2%!**

## **C. Durchführung des Schülerverkehrs**

### **Formen des Schülerverkehrs**

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem Schulfinanzgesetz NRW (Schülerfahrkosten-Verordnung SchfkVO – s. u.) lassen sich folgende Formen der Schülerbeförderung unterscheiden:

1. Sogenannte integrierte Verkehre nach § 42 PBefG, also Fahrtenangebote im Rahmen des fahrplanmäßigen Linienverkehrs;
2. Fahrtenangebote mit Einsatzwagen auch auf anderen Linienwegen als im regelmäßigen Linienverkehr und mit eigenem Fahrplan, die auch von Nicht-Schülern genutzt werden können (§ 42 PBefG);

#### *„Schülerspezialverkehr“*

3. Fahrten mit Schulbussen, sogenannter „freigestellter Verkehr“ nach § 43 PBefG, nur für Schüler;
4. Fahrten für Schüler zu besonderen schulischen Einrichtungen (Behindertenschulen, Berufskolleg etc.);
5. Fahrten für ausgelagerte Klassen;
6. Fahrten innerhalb des Schulbetriebs (Sport- und Schwimmfahrten).

### **Angebote im Schülerverkehr**

#### Angebotstyp 1. und 2.

Die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wird (in Hagen) mit über 45% von den Schülern dominiert mit einer ausgeprägten Nachfrage-Spitze am Morgen zu den Schulanfangszeiten etwa zwischen 7 und 8 Uhr (eine zweite Nachfrage-Spitze zum Unterrichtsende ist dagegen eher gestaffelt und entzerrt, aber noch vorhanden). Am Morgen überlagern sich also (zum Teil) Nachfrage-Spitzen sowohl im Schüler- als auch im Berufsverkehr. Zur Abdeckung dieser „doppelten“ Nachfrage-Spitzen werden vom Verkehrsunternehmen ca. **30 Einsatzwagen-Linien** gefahren, die entweder als „nachlaufende“ Wagen die Kapazität des fahrplanmäßigen Linienbusses erweitern oder bei einem vom Fahrplan abweichenden Linienverlauf das Liniennetz ergänzen. Einsatzwagen (EW) sind Bestandteil des öffentlichen, genehmigten Linienverkehrs und werden vom ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen der Leistungsanforderungen und Bedienungsstandards (indirekt) bestellt (Nahverkehrsplan).

Die Versorgung der wochentäglichen Spitzennachfrage entfällt allerdings in den Ferienzeiten (sowieso an Wochenenden und Feiertagen). Bei einzelnen fahrplanmäßigen Linien wird in Ferienzeiten auch der Takt ausgedünnt.

Mit rund **120.000 Wagen-km** in 2010 erreicht der Aufwand an Einsatzwagen daher einen Anteil an den Gesamt-Verkehrsleistungen von **7.650.000 Wagen-km** nur ca. **1,57%**. Damit wird allerdings eine punktuell auftretende Spitzen-Nachfrage versorgt.

Die anteiligen Kosten für die Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal für diese „Reserve“ liegen demnach über den anteiligen Fahrleistungen. Ein Ausfall dieser „Reserve“ zur Abdeckung von Verkehrsspitzen hätte allerdings spürbare negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des gesamten ÖPNV in Hagen.

#### Angebotstyp 3. bis 6.

Alle weiteren Verkehrsleistungen für Schüler (Schülerspezialverkehr) werden vom Schulträger bestellt und finanziert.

### **D. Finanzierung des Schülerverkehrs (in Hagen)**

Einnahmen / Aufwendungen

#### ***Einnahmen Verkehrsunternehmen***

Im Schülerverkehr werden in 2009 Umsatzerlöse durch Monatskarten im Ausbildungsverkehr (HST) von **€ 7,2 Mio.** erzielt - bei einem Gesamterlös durch Fahrschein- und Dauerticketverkauf von **23,7 Mio.**; d. s. **30,4%** bei einem Nachfrage-Anteil (Anzahl der Fahrten) von 45,2%.

Die Ausgleichszahlungen des Landes gem. §11a ÖPNVG-NRW betragen für Hagen in der Summe ca. **€ 0,4 Mio. (2011).**

#### ***Aufwendungen des Schulträgers***

Die Aufwendungen des Schulträgers für den Schülerverkehr belaufen sich auf jährlich ca. € 3,2 Mio. Darin sind Zuschüsse für das Schoko-Ticket von rd. € 2,1 Mio.\* und Kosten für den Schülerspezialverkehr von ca. € 1,1 Mio. enthalten.

*\*Die Erhebung eines Eigenanteils für das Schoko-Ticket bemisst sich nach der Entfernung des Wohnortes zur nächstgelegenen in Frage kommenden Schule und nach Anzahl der Geschwister, die ein Schokoticket erhalten.*

### **E. Planung des Schülerverkehrs**

#### ***Datenbasis zur Modellierung der Nachfrage***

Die Anzahl der Schüler, die für den Weg vom Wohnort zur Schule ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen, kann grundsätzlich aus der Anzahl der ausgegebenen Schoko-Tickets (ca. 1.000) abgeleitet werden. Das sind also alle Schüler, die entweder einen Anspruch auf eine anteilige oder vollständige Erstattung der Fahrtkosten durch den Schulträger haben sowie alle, die unabhängig davon ein attraktives Tarif-Angebot in der Freizeit nutzen wollen.

Aus den verfügbaren Daten zum Schoko-Ticket lassen sich die Wohnorte der Schüler und die besuchte Schule ablesen, in der Kombination also die Verkehrsrelationen im Schülerverkehr. Mit der Übernahme der Schulanfangszeiten aller Schulen lässt sich daraus die räumliche und zeitliche Verteilung der Nachfrage abbilden (ÖPNV-Matrix Schülerverkehr).

***Ergebnis der modellhaften Abbildung der Nachfrage***

Legt man diese Nachfrage auf das vorhandene Angebot von Linienfahrten und Einsatzfahrzeugen um, ergeben sich erhebliche Nachfrageüberhänge auf einzelnen Linien / Fahrzeugen. Das Angebot bliebe danach deutlich unter der vorhandenen Nachfrage und könnte die Vielzahl der Schüler nicht transportieren, die Zahl der rechnerisch ermittelten Fahrschüler übersteigt bei weitem die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge.

Aus den bisher gewonnenen Ergebnissen lässt sich offenbar feststellen, dass aus der Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Schokotickets eine Nutzung des ÖPNV zum Zeitpunkt „Schulanfang“ nicht unmittelbar abzuleiten ist. Denkbare Gründe hierfür könnten sein, dass

- einige Schüler das Schokoticket überwiegend als kostengünstiges Tarifangebot nur in ihrer Freizeit nutzen,
- einige Schüler doch andere Möglichkeiten nutzen, zur Schule zu kommen (zu Fuß, Mama-Taxi, Fahrrad o. ä.),
- einige Schüler nicht zur ersten Stunde zur Schule müssen oder aus Krankheitsgründen o. ä. dem Unterricht fern bleiben.

**Fallbeispiel Stadtbezirk und Gesamtschule Haspe****Tab. Anteil der Fahrschüler (Schoko-Ticket-Inhaber)**

<b>Schulform</b>	<b>Schule</b>	<b>Schüler</b>	<b>Freifahrer</b>	<b>Selbstzahler</b>	<b>Anteil-Fahrschüler</b>
Grundschule	Friedrich-Harkort-Schule	182	8	7	8,2%
Grundschule	Kipperschule	151	0	26	17,2%
Grundschule	Spielbrinkschule	103	0	18	17,5%
Grundschule	Geweke	247	7	27	13,8%
Grundschule	Kückelhausen	177	4	19	13,0%
Grundschule	Hestert	219	8	28	16,4%
Hauptschule	Heubing	277	5	129	48,4%
Hauptschule	Ernst-Eversbusch	288	4	118	42,4%
Realschule	Haspe	396	34	220	64,1%
Gymnasium	Christian-Rohlf's	876	143	485	71,7%
Gesamtschule	Haspe	1251	491	507	79,8%
	Freie Evang. Schule	240	22	6	11,7%
	Rudolf-Steiner-Schule	383	115	133	64,8%
	Summe	4790	841	1723	53,5%

***Erhebungsergebnis Gesamtschule Haspe***

Eigenen Beobachtungen zufolge erreichen mit zwei Fahrten der Linie 542 aus Richtung Hagen Innenstadt die meisten Schüler die Hasper Gesamtschule. Mit der Fahrt zur Ankunft 07:12 etwa 20 Schüler mit der Fahrt Ankunft 07:27 etwa 80 Schüler. Die Konzentration auf den einen passenden Kurs ist erheblich.

Die beiden Einsatzwagenfahrten der EW47 trugen mit 10 bzw. 30 aussteigenden Schülern an der Haltestelle „Niederhaspe“ nur geringfügig zur Schülerbeförderung für

die Gesamtschule bei. Die Mehrzahl der Schüler in der EW47 fuhr weiter zum Hasper Zentrum.

Sehr viel mehr Schüler kommen im gleichen Zeitabschnitt jedoch aus dem Bereich Haspe Zentrum zu Fuß zur Gesamtschule. Die Zahl dürfte in etwa der Modellrechnung von 400 Schülern entsprechen. Die Schüler, die in der Zeit mit dem Auto zur Schule gebracht wurden, waren hingegen eher unmaßgeblich.

In der Summe kann die Anzahl der Schüler an der Gesamtschule, die nach Datenlage den ÖPNV nutzen würden, lediglich auf etwa 600 der etwa 1.000 Fahrschüler geschätzt werden. Dies entspricht also 60% aller Schüler mit Schokoticket, die im Zeitfenster 7 bis 8 Uhr die Gesamtschule Haspe erreichen müssen.

**Fazit:**

- Im ÖPNV (in Hagen) bilden die Schüler die größte Nachfragegruppe mit besonderen Anforderungen (festgelegte Schulzeiten);
- der Umfang der Leistungen im Schülerverkehr im allgemeinen (fahrplanmäßigen) ÖPNV ist bereits erheblich und wird noch ergänzt durch spezialisierte, nur den Schülern zugängliche Angebote;
- es gibt unterschiedliche Zuständigkeiten bei der Planung, Bestellung und Finanzierung von Schülerverkehren;
- die Anzahl der Schokoticket-Inhaber entspricht nicht der tatsächlichen Nachfrage nach Verkehrsangeboten durch Schüler;
- der Anteil der tatsächlich nachgefragten Verkehrsleistungen liegt nach einer stichprobenhaften Erhebung in Haspe (Gesamtschule) bei etwa 60% der umlaufenden Schokotickets (nicht repräsentativ!);
- die Schulanfangszeiten sind weitgehend bereits gestaffelt, hier lassen sich keine wesentlichen oder durchsetzbaren Veränderungen oder Optimierungen (Einsparmöglichkeiten) realisieren;
- die Einsparvorgaben des Rates aus 2007/2008 für den ÖPNV, wonach auch Sparmöglichkeiten im Schülerverkehr geprüft werden sollten, sind seit dem Sommerfahrplan 2009, nach der Einführung des Nachtexpress-Verkehrs und nach betriebsinternen Maßnahmen der Hagerer Straßenbahn bereits vollumfänglich erfüllt;
- mit jährlich aktualisierten Bedarfsplanungen für die Einsatzwagen können und sollen weiter betriebliche Optimierungen erreicht werden, die Planungen von Einsatzwagen (-fahrten) sind wegen der Veränderungen von schulbezogenen Schülerzahlen jährlich zu überprüfen und anzupassen.









## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

\_\_\_\_\_  
**Stadtkämmerer**

\_\_\_\_\_  
**Stadtsyndikus**

\_\_\_\_\_  
**Beigeordnete/r**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Gegenzeichnen:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Anzahl:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_